

ANÁLISE DO TRANSPORTE DE CARGAS ATRAVÉS DOS PORTOS NO RIO GRANDE DO SUL

LEONARDO CASSIANO KLAUS¹; PATRÍCIA COSTA DUARTE²

¹Universidade Federal de Pelotas – leocklaus@gmail.com

²Universidade Federal de Pelotas – pcduarte_rs@yahoo.com.br

1. INTRODUÇÃO

Os Portos são fundamentais para o desenvolvimento econômico do estado. Passa por eles grande parte dos produtos que entram ou deixam o estado, seja por meio de importação ou exportação, ou ainda, as cargas que são movimentadas internamente por meio da cabotagem. O sistema hidroviário gaúcho possui uma extensa malha hidroviária, formada por rios, lagos e lagoas navegáveis, com potencial para crescer.

Segundo Saraiva e Maehler (2013), o transporte por hidrovias transporta uma quantidade maior de carga a um custo menor, sendo importante para aumentar a eficiência da matriz de transportes e também, para reduzir os índices de poluição, já que, por exemplo, uma barcaça que transporte 4,2 mil toneladas de matéria prima, tira das estradas cerca de 190 carretas. Ainda Segundo Saraiva e Maehler (2013), o custo da operação hidroviária é cerca de 40% mais barata do que a rodoviária.

Porém, para que se possa desenvolver a estrutura hidroviária gaúcha, é preciso que se entenda a mesma. Este trabalho visa realizar um mapeamento e estudo do sistema hidroviário do Rio Grande do Sul, identificando os principais portos, as principais hidrovias, as ligações entre estes portos, sendo assim possível identificar o que pode ser feito para fortificar o transporte de cargas por meio de portos no Rio Grande do Sul, do ponto de vista Logístico.

2. METODOLOGIA

A pesquisa realizada neste trabalho pode ser classificada como pesquisa pelo objeto, já que se utilizou de referências bibliográficas para a realização da mesma. As ferramentas utilizadas para a realização desta pesquisa foram a pesquisa bibliográfica, que se deu através da busca por artigos relacionados ao assunto, e informações importantes que pudessem ser fornecidas por estes artigos. Também, utilizou-se do método de entrevistas através de e-mail, contatando órgãos importantes para o tema, como por exemplo, a SPH – Superintendência de Portos e Hidrovias. Após, realizou-se a análise das referências bibliográficas, obtendo-se os resultados para a pesquisa e as conclusões.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

Segundo a Superintendência de Portos e Hidrovias, o Rio Grande do Sul ocupa uma posição estratégica no sistema hidroviário brasileiro, mantendo rios e lagos que ligam os municípios a Lagoa dos Patos, e esta os ligando ao Oceano Atlântico em Rio Grande. Tais rios e lagos formam 930 quilômetros de hidrovias no RS, contendo um porto marítimo e portos fluviais (SCP-RS, 2014). Podemos mapear a malha hidroviária do RS com um porto principal em Rio Grande e portos secundários complementares, como o de Pelotas, o de Porto Alegre e o de Estrela, e outros

portos de menor importância como o de Cachoeira do Sul e o de Charqueadas (DA SILVA E SELLITTO, 2008).

O Porto de Rio Grande é o porto de maior importância para o estado, devido a sua localização estratégica, visto que é o único porto gaúcho que se liga diretamente com o mar. Tem estrutura para receber embarcações oceânicas de grande porte, por sua localização de fácil acesso ao Oceano Atlântico. Com isso, as articulações marítimas internacionais de grande porte ocorrem nele (DA SILVA E SELLITTO, 2008). Em 2011, o porto movimentou 17,9 milhões de toneladas (8,1 milhões de toneladas de grãos sólidos, 2,7 milhões de toneladas de grãos líquidos e 7,1 milhões de toneladas de carga geral), o que representa 5,8% de toda a movimentação dos portos organizados no Brasil (CNT, 2012).

O Porto de Pelotas exerce importante papel no processo de desenvolvimento econômico da metade sul na geração de trabalho e renda e na diminuição dos custos logísticos para as empresas exportadoras e importadoras da região (SPH-RS, 2014b). Segundo a SPH-RS (2014b), além de se localizar próximo ao porto de Rio Grande sendo considerado um porto alimentador, o porto de Pelotas é alfandegado pela Receita Federal. Como é alfandegado pela Receita Federal, pode receber cargas de outros países, diminuindo a burocracia para quem utiliza o Porto de Pelotas para importar e exportar. Também tem boa disponibilidade de armazenagem em áreas fechadas ou abertas. O Porto de Pelotas é utilizado principalmente para o transporte de Clínquer.

O Porto de Estrela é importante para o desenvolvimento da região dos vales. Segundo a SCP-RS (2014), as principais cargas movimentadas no porto de Estrela são, no desembarque, milho e sorgo e grãos sólidos (areia e cascalho); no embarque, o farelo de soja. Já na parte privada do cais, as principais cargas movimentadas foram grãos sólidos (no desembarque) e grãos líquidos (óleo de soja). Conforme a SPH, o Porto de Estrela movimentou 469.460 toneladas em 2009. Atualmente estão sendo desenvolvidos alguns estudos para a implantação de equipamentos que permitam o transporte por contêineres, o que favoreceria o transporte de vários tipos de mercadorias, dentre as quais o fumo para exportação, beneficiado em Santa Cruz do Sul, cidade distante 60 km de Estrela.

O Porto de Cachoeira do Sul une a região central do Estado aos portos de Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande. O porto é considerado de grande potencial econômico, devido à navegabilidade do Jacuí entre Cachoeira do Sul e Porto Alegre (SPH-RS, 2014c).

O Porto de Porto Alegre recebe fertilizantes, bobinas de papel-jornal, pasta de celulose, transformadores elétricos, sal, derivados de petróleo, grãos de origem vegetal, produtos siderúrgicos, contêineres e cargas em geral. A maioria das cargas transportadas, em termos de valor agregado, é convergida ou gerada nas imediações desse porto. Porém esse não aproveita sua atual infraestrutura portuária e hidroviária. Assim, as indústrias gaúchas, que possuem alto índice de penetração nos mercados internacionais, não encontram no PPOA um portal de negócios (COLLAZIOL, 2003). Em 2013 o porto movimentou 1.004.522 toneladas, sendo que grande parte desta, se deu através da importação, sendo a principal rota, Porto Alegre – Rio Grande.

O Porto de Charqueadas é dedicado, exclusivamente, ao transporte de grãos sólidos (carvão) para o abastecimento do Polo Petroquímico de Triunfo. O Porto de Charqueadas, no ano de 2013, movimentou 258.763 toneladas (SPH-RS, 2014a).

A partir da análise dos dados, é possível observar de forma mais clara como o sistema hidroviário gaúcho se configura. Embora o estado possua algumas rotas

com movimentação de cargas maior do que as outras, como é o caso da rota Porto Alegre-Rio Grande, podemos concluir que todos os portos e hidrovias são significativos não só para a movimentação de cargas mas como forma de crescimento regional e estadual. Não basta produzir de maneira eficiente se a produção não for escoada da maneira correta. Portanto, é crucial que se invista mais nos portos interiores, pois, estas rotas tem capacidade para se desenvolverem ainda mais, e possibilitam que regiões do estado, que ainda não se desenvolveram industrialmente, possam avançar e crescer de acordo com o crescimento geral do estado e do país.

Pode-se perceber que o Porto de Rio Grande é peça chave na matriz hidroviária gaúcha, pois possibilita que os portos do interior se conectem com o mar. Por exemplo, se desejarmos exportar através do porto de Pelotas, esta mercadoria se dirigirá através de barcas para o porto de Rio Grande, e então sim, será exportada. Já o porto de Pelotas se localiza próximo ao porto de Rio Grande sendo considerado um porto alimentador. Podemos perceber que cada porto interior possui seu papel estratégico, formando junto com o porto de Rio Grande, a matriz hidroviária do estado.

Podemos ainda analisar cada porto individualmente. O porto de Rio Grande, como explicado anteriormente, é peça chave na matriz hidroviária do RS, possibilitando a entrada de e saída de mercadorias no estado. O porto de Pelotas, é considerado importador pois é um alimentador para o porto de Rio Grande, porto do qual está próximo. Também é alfandegado, permitindo que as cargas sejam avaliadas e tributadas diretamente em Pelotas, agilizando o processo. Possui ainda estrutura para manutenção de embarcações. O porto de Estrela é crucial para o crescimento não só de Estrela, mas para todo o vale do taquari, região onde o mesmo está localizado. A região do Vale do Taquari, diferente de outras regiões do estado, é uma região industrial, o que aumenta ainda mais a importância do porto para a região. É importante ainda para a região de Santa Cruz do Sul. Já Cachoeira do Sul é importante economicamente devido ao arroz, sendo o porto importante para a movimentação do mesmo através do estado e ainda, a movimentação até o porto de Rio Grande para exportação. O porto de Porto Alegre foi historicamente importante para o Rio Grande do Sul. Atualmente, embora atue com capacidade reduzida, possui grande movimentação de cargas, principalmente a rota de Rio Grande-Porto Alegre, com produtos de importação. Já o porto de Charqueadas é importante devido a sua localização, região metropolitana de Porto Alegre, possui um terminal de uso privativo, e ainda é importante para o polo petroquímico, fundamental para a economia de estado.

4. CONCLUSÕES

Pode se concluir que a malha hidroviária gaúcha tem grande potencial para crescer, sendo importante que o crescimento desta, impulse a economia do estado. Para tal, é necessário que se identifiquem os problemas e que investimentos sejam feitos, em estrutura, dragagem, iluminação e outros pontos importantes. É preciso que o estado perceba os benefícios que o transporte de cargas através de portos representam para o estado, e que se aproveite todo o potencial hidroviário existente no Rio Grande do Sul.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

COLLAZIOL, A. Transporte hidroviário no Rio Grande do Sul. UERGS, 2003. Disponível em <<http://www1.seplag.rs.gov.br/upload/TransHidroPoaGauiba1.pdf>>. Acesso em 7/04/2014.

CNT. Confederação Nacional do Transporte. Pesquisa CNT transporte marítimo 2012. Brasília, 2012.

DA SILVA, F. S.; SELLITTO, M. A. Sistema hidroviário e portuário do Rio Grande do Sul: visão geral e contextual da infraestrutura. 2008. Disponível em <<http://www.liberato.com.br/upload/arquivos/0105110814223419.pdf>>. Acesso em 5/04/2014.

SARAIVA, P. L. O.; MAEHLER, A. E. Transporte hidroviário: estudo de vantagens e desvantagens em relação a outros modais de transporte no sul do Brasil. SIMPOI, 2013.

SCP-RS. Secretaria de Coordenação e Planejamento do Estado do RS. A Logística de transportes no desenvolvimento regional. Disponível em <http://www.scp.rs.gov.br/upload/rumosVol4_1_001_067_red.pdf>. Acesso em 8/04/2014.

SPH-RS. Superintendência de Hidrovias e Portos do RS. Disponível em <http://www.sph.rs.gov.br/sph_2006/content/hidrovias/hidroviarias_apresentacao.php> . Acesso em 7/04/2014a.

SPH-RS. Superintendência de Hidrovias e Portos do RS. Disponível em <http://www.sph.rs.gov.br/sph_2006/content/porto_pel/porto_pel_apresentacao.php> . Acesso em 9/04/2014b.

SPH-RS. Superintendência de Hidrovias e Portos do RS. Disponível em <http://www.sph.rs.gov.br/sph_2006/content/porto_cachoeira/porto_cachoeira_sul.php> . Acesso em 10/04/2014c.